 25X1A

FORM NO. 51-
MAY 1949

CLASSIFICATION SECURITY INFORMATION

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY

INFORMATION REPORT

REPORT NO. 10221

CD NO. [redacted]

COUNTRY	East Germany	DATE DISTR.	29 July 1952
SUBJECT	DDR Shipbuilding Program	NO. OF PAGES	1
PLACE ACQUIRED	[redacted]	NO. OF ENCLS. (LISTED BELOW)	1 (22 photostats 22 pp)
DATE OF INFO ACQUIRED	[redacted]	SUPPLEMENT TO REPORT NO.	

25X1A

25X1A

[redacted]

25

[redacted] attached material is forwarded to you for retention. 25X1A

Section VII of the Forschungsanstalt fuer Schiffahrt, Gewässer- und Bodenkunde (Institute for Nautical Science, Hydrology and Geology) at 6 Rodelbergweg, Berlin-Baumschulenweg, [redacted] prepared a report and proposals regarding the DDR shipbuilding program in answer [redacted] a request by the Directorate General, Shipping in Berlin. 1

25X1X 25X1A

The report reviews the existing plans for the construction of seagoing [redacted] ships of types I through IV arriving at the conclusion that these plans [redacted] are not feasible and discusses alternate plans. The report also contai[redacted] the proposed draft of a contract according to which the Mathias Thesen [redacted] Shipyard in Wismar, a former repair yard, is to build four merchant ships of type I for the Directorate General, Shipping. 1

25X

[redacted] Comment. In a very guarded way, the report by the Institute of Nautical Science, Hydrology and Geology indicates that, in regard to shipbuilding, the authorities responsible for the DDR Five-Year Plan have proved incompetent. This is also indicated by the fact that 18 months after the start of the Five-Year Plan, even the most basic points of the shipbuilding program for merchant ships are still unsettled. For example, the number of ships of the various types is a subject of controversy. The strong emphasis the report places on the political importance of the China trade as the principal reason for building large merchant ships is to be noted.

THIS DOCUMENT HAS AN ENCLOSURE ATTACHED
DO NOT DETACH

/CONTROL - U.S. OFFICIALS ONLY

FORSCHUNGS- STATT [redacted]
SCHIFFAHRT, GEWÄSSER- UND BODENKUNDE
BERLIN-BAUMSCHULENWEG
Rudolfstraße 9

An die
Deutsche Schiffahrts-und Umschlagsbetriebs-
zentrale - Anstalt d.öffntl.Rechts -
- Herrn Direktor S a l o m o n -
B e r l i n O 17.,
Lichtenberg
Innsbruckstr.19.

Abt.VII Dr.P/Ls. 20.11.51.

Sehr geehrter Herr D i r e k t o r !

Anliegend überreiche ich Ihnen zur Information das der General-Direktion gleichfalls zugeleitete Neubauprogramm, wie wir es am 17.d.M. besprochen hatten; weiter eine Stellungnahme zum Vertragsangebot der Werftindustrie sowie einen von mir in Anlehnung an den von Herrn Fuchs entworfenen Rahmenvertrag formulierten Vertragsentwurf. Zu diesem Vertragsentwurf erbitte ich möglichst umgehend Stellungnahme, da bereits in der kommenden Woche mit der VVB Hochseeschiffahrt bzw. den beiden Bauwerften die Verhandlungen fortgeführt werden sollen. Desgleichen bitte ich um Ihre Stellungnahme zu den von mir in Vorschlag gebrachten Planpreisen.

Hochachtungsvoll!

i.V.

Vertreter

Anlagen

SECRET CONTROL
U.S. OFFICIALS ONLY

SECRET CONTROL [redacted] 25X1A

U.S. OFFICIALS ONLY

[illegible]

[illegible]

Planung der [illegible]

1. Kritik des [illegible]
2. Das neue Bauprogramm [illegible]
3. Begründung des [illegible]
4. Die Bedeutung [illegible]

- - - -

1. Kritik

[illegible]

[illegible]	Typ	I	[illegible]	[illegible]
[illegible]	"	II	[illegible]	[illegible]
[illegible]	"	III	[illegible]	[illegible]
[illegible]	"	IV	[illegible]	[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

SECRET CONTROL

U.S. OFFICIALS ONLY

SECRET CONTROL
U.S. OFFICIALS ONLY

Approved For Release 2001/04/01 : CIA-RDP83-00415R012300050005-4

[redacted]A

Unter Berücksichtigung aller unten aufgeführten Gesichtspunkte wird folgendes Bauprogramm während der Periode des 1. Fünfjahrplanes von der Schiffahrt gefordert:

insgesamt			Binnenwerft			Werft Wismar			Werft Warnemünde		
Anz.	BRT	tdw	Anz.	BRT	tdw	Anz.	BRT	tdw	Anz.	BRT	tdw
10	2000	3500	10	2000	3500	5	[illegible]				
5	1750	2500				5	1750	2500			
4	4400	5200				4	4400	5200			
5	13500	24000				5	13500	24000			
2	9000	12000							2	9000	12000
4	26000	38200							4	26000	38200
30	[illegible]	[illegible]	10	2000	3500	14	19650	31700	6	35000	50200

Kümo I: [illegible] Seeschiff 200 BRT, 350 tdw, 300 PS
Kümo II: [illegible] 350 BRT, 500 tdw, 400 PS
Typ II: [illegible] da bereits in Bau: 1100 BRT, 1300 tdw,
[illegible]
Typ III: [illegible] mit hoher Schwergutladefähigkeit, [illegible] 2.700 BRT, mindestens 4.000 tdw, [illegible] PS.
Typ III: wie geplant, doch möglichst mit höherer Ladefähigkeit: 4.500 BRT, 6.000 tdw, 4.[illegible] PS.
Typ IV: wie geplant, 6.500 BRT, 9.[illegible] tdw, 9.[illegible] PS.

Die kleinen Kümos sind auf Binnenwerften zu bauen, [illegible] also das Hochseeprogramm nicht.

Werft Wismar ist nach diesem Plan mit nur [illegible] gegenüber dem alten Werftplan in Höhe von [illegible], könnte also evtl. noch zusätzlich 3 - 4 Kümos 3 bauen.

Warnemünde ist gegenüber dem alten [illegible]-Plan, der [illegible] vorsah, nunmehr mit 35.000 BRT belegt. Sollte die Kapazität nicht ausreichen, so wäre Typ III auf 1 Schiff zu reduzieren. Das neue Hochseeprogramm umfaßt demnach (bei nur einem Schiff vom Typ III) 50.150 BRT, was fast genau dem Fünfjahrplan, der nach Aussage von Herrn Tiefensee für die deutsche Seereederei 50.000 BRT vorsieht, entspricht.

Dieses Programm ist ein Kompromiß zwischen folgenden Gesichtspunkten, die zu beachten waren:

a) Tonnagebedarf nach dem voraussichtlichen Ladungsaufkommen
b) Politische Momente
c) Wirtschaftliche Momente
d) Möglichkeit der Benutzung fremder Tonnage
e) Kapazität der Werften
f) Stand der Konstruktions- wie der weiteren Arbeiten an den in alten Plan festgelegten Typen.

Zu a)

In der Zeitung [illegible] dem deutschen (DDR) Nord-Ostsee-Güterverkehr waren 1950/51 gut 60.000 BRT beschäftigt. Fordert man eine [illegible] Beteiligung der DDR-Flagge, so müßten wir eine Ostseetonnage von etwa 30.000 BRT bauen. Eine jährliche Zunahme von 10% des Verkehrsvolumens von 1950/51 scheint [illegible] wie 1950 angemessen.

Im Chinahandel wurden vor der großen Weltwirtschaftskrise in der Regel ungefähr 1 Mill. t, überwiegend Öle, überschritten. Es steht zu erwarten, daß der Handel zwischen der DDR und der befreundeten Volksrepublik China in Zukunft relativ größeren Umfang annimmt als zwischen einer kapitalistischen Vorkriegsdeutschland und einem feudalen Vorkriegschina, zumal andere strukturell ähnliche Märkte heute für uns kaum in Betracht kommen. Ein Importvolumen von 1 - 1,5 Mill t scheint daher für die ferneren Zukunft durchaus erreichbar. Ein solches Handelsvolumen stellt freilich größere Anforderungen an die Schiffahrt. Ein beständiger Chinahandel, der nicht beliebig kapitalistischer Störversuchen ausgesetzt ist, ist aber nur möglich auf der Basis einer intensiven Seeverbindung mit China; hierzu ist jedoch die Tonnage der UdSSR wie Volkspolens völlig unzureichend. Rechnet man für 1952 mit einem Chinaimport von 500.000 t, so erfordert dieser allein rd. 150.000 BRT großer Tonnage, d.h. etwa 23 Schiffe vom Typ IV. Da diese Tonnage von keinem befreundeten Land gestellt werden kann, wird unser Chinahandel in nächster Zeit von der Tonnage der erbittertsten Gegner des neuen China wie der DDR abhängig sein und ein Charter- und Befrachtungsverbot der USA-Imperialisten an die Atlantikpakt-Staaten könnte unseren friedlichen Chinahandel sehr beeinträchtigen.

Da der Landweg für sowjetischen Erz (und Getreide) unwirtschaftlich ist und auch eine schwere Belastung der Strecken zur Folge hat, muß, sobald möglich, Erzöl aus [illegible] über [illegible] verschifft werden. Auch in der Zufuhr [illegible] von Fürstenberg mindestens 1[illegible] - [illegible] Entlastung finden. Hinzu kommt die Getreidefahrt von [illegible].

Aber auch die Erzfahrt dürfte für die DDR-Flagge ein lohnendes Betätigungsfeld bieten. Dazu kommen mineralische Rohstoffe von der westafrikanischen Küste sowie von Portugal, und [illegible] für die Elfahrt von [illegible] Iran.

Wenn man eine potentielle Steigerung des Chinahandels von 0,5 auf 1 Mill.t im Jahre 1955 [illegible] und unterstellt [illegible] eine Steigerung von 0,5 auf 2 Mill. t für die [illegible] Mittelmeerfahrt - was gewiß nicht [illegible] - so zeigt folgende Übersicht die Entwicklung des Tonnagebedarfs von 1952 - 1955 an (in BRT):

	1952	1953	1954	1955
Ostseegebiet	55.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Ostasien	150.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Schwarzmeer/Mittelmeer	60.000	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Es wurden hier für 1952 bewußt nur Windentriffern eingesetzt (und Spezialfahrzeuge überhaupt nicht berücksichtigt), die leicht überschritten werden können.

Im Radsiel müßte der deutsche Nord-Ostsee-Übersee-Verkehr [illegible] der Zahlenreihe - Mittelmeerverkehr um 5[illegible] der [illegible] zu mindestens 50% von der DDR - Flagge gefahren werden.

Für die nächsten Jahre allerdings wird die Tonnagesituation so sein, daß im Ostseegebiet die anfallenden Transporte zum von ausländischer, (vor allem sowjetischer und skandinavischer) Flagge gefahren werden, wobei die eigenen Werften sowie Zukäufe eine steigende Bedeutung erlangen.

Dagegen wird sowohl der Schwarzmeer- als der Chinaverkehr im wesentlichen nur soweit entwickelt werden können, als eigene Tonnage eingesetzt werden kann. Deshalb auch die Schwergewicht der Hauptpolitik auf den Levante- und Chinafahrer liegen.

Zu b)

Die politischen Konzepte wurden bereits angedeutet: Herstellung einer zweckmäßigen und häufigen Verbindung zur Volksrepublik China, die Ausdehnung von Moedern kapitalistischer Länder eine ständige Ausweitung des Warenaustausches von mit China sowie Entlastung der UdSSR und Volkspolnischen von den übrigens auch unwirtschaftlichen Erstransporten auf den Schienenweg.

Deshalb müssen Typ IV und IIa, der auch Erz fahren soll, forciert werden und, sobald möglich, Spezial-Erzschiffe von etwa 10.000 BRT aufgelegt werden.

Zu c)

Die von der Reederei zu fordernde wirtschaftliche Rechnungführung nach den Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit verlangt in Bau und Betrieb zweckmäßige und rentable Schiffe.

Beide Abschnitte werden stets voll beschäftigt sein und auch [illegible] auf 4 Monaten reservierten Typ I darf angenommen werden, daß er mit Gewinn angelastet wird.

Mit [illegible] eine Schiff gebaut werden, daß mit günstigen Abmessungen zu wirtschaftlichster Levante-Typ zusammenpassen [illegible]

Wie [illegible] verlangt der Chinahandel die Einrichtung [illegible] Kühlräumen, wenn 2 Schiffe erforderlich [illegible] hier als 3. Schiff eingesetzt werden.

[illegible] daß in Kohlenbeschaffung [illegible] werden kann, als [illegible] die [illegible]

[illegible] schwer-

Für Typ II sind die Konstruktionsarbeiten erst im Anfangsstadium und noch unklarer ist der Entwicklungsgang der [illegible] eine Vergrößerung auf Typ IIa oder Schwerlastschiff [illegible].

Bei Typ III sollte zunächst - falls dieser Typ nicht überhaupt verworfen zu Gunsten IV oder eines später anhängigen zu fordernden größeren Schiffs oder eines Serial-Frachtenportsers zurückzustellen ist- eine Erhöhung der Tragfähigkeit angestrebt werden.

3. Begründung des Kongressvorschlages

Die Begründung des Vorschlages wurde größten-Teils bereits vorweggenommen. Zu den einzelnen Typen ist noch folgendes zu sagen:

Kimo 2:

Dieses Kimo ist das ideale See- Binnenschiff; es ist als flachgehender Küstenleger zu bauen, der sowohl in der Zubringerfahrt Mittelelbe - Seehafen wie Oder - Seehafen eingesetzt werden kann. Das Kimo ist ziemlich schnell und kann gleichzeitig Schüttgut- wie Stückgut laden. Es ist überdies ein ideales Küstenschiff im Oder-Peenegebiet und kann alle Werft- und Peenestationen erreichen. Das Kimo kann aber bei Bedarf auch in der Kohle- und Kalifahrt über See eingesetzt werden, was vor allem bei konjunkturell oder saisonal bedingtem Bedarf der Fall sein wird.

Von diesem Typ könnten mindestens 30 - 40 Einheiten ständig eine [illegible] Beschäftigung finden. Die Beschränkung auf 10 resultiert also nicht aus einem nur entsprechenden Bedarf, sondern der vermutlich nicht höheren freien Werftkapazität.

Kimo 3:

Das Kimo mit ca. 300 tdw ist der günstigste Ostseetramper [illegible] und mittleren Partien. Es kann Kohle, Kali und [illegible] nach Skandinavien und Benelux fahren und Holz, [illegible] zurückbringen oder auf lohnenden Dreiecksfahrten [illegible] Gebiet gehen. Dieser [illegible] seiner vielseitigen Verwendbarkeit aber auch als [illegible] im gleichen Fahrtgebiet arbeiten.

[illegible] Schiffe werden wir über rd. [illegible] verfügen, die später auf 10 - 15.000 [illegible] Tonnen.

[illegible]

[illegible] Programm übernommen werden, da er [illegible] Es darf angenommen werden, [illegible] der Ostsee- und Nordsee-Küstenfahrt [illegible] werden. Da wir jedoch [illegible] Transportbedarf branchen und [illegible], wurde eine Barrenfahrt [illegible] vorgenommen werden. [illegible] unter den großen [illegible] zwischen [illegible]

Typ IIa:

Dies ist der vergrößerte Typ II, welcher für die Mittelmeerfahrt zu klein gewesen wäre. [illegible] Vorbild für diesen idealen Levantetyp dient die [illegible]-Klasse (2.6 9 [illegible], 5.160 tdw, 116,30 m L.[illegible], 13,2[illegible] m B., 2 x 1. [illegible] Viertakter, Schutzdecker). Dieses Schiff ist sehr wirtschaftlicher als Typ II oder III. Ein guter Turn wäre etwa folgender: Stückgut nach Odessa (Ostsee) - Holz u.a. nach Nordsee- Mittelmeer sowie Beil[illegible] ab [illegible]-Häfen Stückgut u.a. nach Albanien, Levante, Schwarzmeer - Milchfrucht, Getreide oder Erz ab Odessa oder [illegible] nach DDR, mit vielen Kombinationsmöglichkeiten. Dieser Typ dürfte eines unserer wirtschaftlichsten Schiffe werden, das in diesem Fahrtgebiet immer gut ausgelastet sein wird.

Typ IIIa:

Typ IIIa würde normalerweise gleichfalls in der Schwarzmeerfahrt einzusetzen sein, wenngleich er bei seiner relativ schlechteren Ladefähigkeit wirtschaftlich Typ IIa unterlegen sein dürfte. Wenn dieses Schiff jedoch ohnehin [illegible] gebaut werden soll und wir vorerst 1 - 2 [illegible] werden, so müssen diese vorwiegend [illegible] Fahrt beschäftigt werden, um [illegible] einen monatlichen Liniendienst fahren [illegible]

Typ IV:

[illegible] die Fahrt unbedingt 4 Einheiten [illegible] bereits weiter oben begründet wurde. [illegible] praktisch unbegrenzt zur Verfügung [illegible] Mittel zur Komplettierung eigener [illegible] evtl. nach Fall) Transporte der [illegible] erworben oder auch in Mittelmeer- [illegible] gewesen an der [illegible] wird praktisch unbegrenzt.

[illegible] die Ostseefahrt von etwa 10.000 [illegible] von ebenfalls etwa 10.000 BRT [illegible] BRT,

[illegible] Ostsee,

[illegible] nach Fertigstellung weiter zu [illegible]

[illegible] diese Kritik [illegible] Stellungnahme zu [illegible] Angebotsabgabe für die im Rahmen [illegible] zu bauenden Handelsschiffe des Typs [illegible] der VVB-Hochseeschiffbau an die [illegible] v. 4.11.51.

b) [illegible] auf der Basis der Selbstkosten, der Weltmarktpreise oder zu bildender Planpreise.

[illegible] der und noch die an die [illegible]

[redacted]

Rechnungführung nach dem Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit gestatten einen Vertragsabschluß zu Selbstkostenpreisen. Das sogenannte Selbstkostenerstattungsprinzip war das von den Rüstungskonzernen der Nazi-Wirtschaft im Interesse ihrer Profitsteigerung geforderte Prinzip der Kriegspreispolitik und darf heute allenfalls dort Anwendung finden, wo eine Möglichkeit der Umlegung von Kosten nicht besteht, wie z.B. im Reparaturbau.
Der Selbstkostenerstattungspreis besagt die Unterbindung der Arbeitsproduktivität, die ständige Senkung der Selbstkosten und somit den wirtschaftlichen wie gesellschaftlichen Fortschritt und widerspricht der Forderung nach wirtschaftlicher Rechnungführung.

Abgesehen von diesen prinzipiellen Einwendungen wurde der Selbstkostenpreis der Werften, der bei gut 1.[illegible] normaler Vorkriegsbaukosten liegt, von vornherein die neue Seefahrt subventionsbedürftig machen. Anormale Kosten müssen aber in einer Planwirtschaft dort in Erscheinung treten und ausgewiesen werden, wo sie anfallen, d.h. hier bei den Werften. Die Werften müssen also für die Zeit, in der diese anormal hohen Kosten anfallen, eine Preisstützung erhalten in Höhe der Differenz zwischen Planpreis, der analog den Planpreisen im Schwermaschinenbau zu bilden ist und die Reederei in die Lage versetzt, eigenwirtschaftlich zu arbeiten, und den effektiven Selbstkosten, die sukzessiv zu senken sind.

Hiermit sind die Prinzipien, nach denen der Planpreis zu bilden ist, bereits angedeutet. Es dürfte einleuchten, daß weder der Weltmarktpreis den jeweiligen Übernahmepreis noch den für längere Zeit gültigen Planpreis beeinflussen dürfen. Weder ist unsere Wirtschaftsplanung noch unsere Baupolitik abhängig von den Weltmarktpreisen, die im steten Auf und Ab der Konjunktur schwanken und durch die fortschreitende Inflation in der kapitalistischen Welt immer höher hinaufgeschraubt werden. Es würde sonst auch ein planwidriger Unsicherheitsfaktor in Finanzplanung und Rechnungführung der Reederei hineingetragen, der das ganze Plansystem laufend stören müßte.

Es muß also ein fester Planpreis auf jeden Fall als Übernahmepreis gefordert werden, der aber auch wieder nicht von den heutigen inflationären und rüstungskonjunkturellen Weltmarktpreisen, die z.Zt. bei 400 und mehr Prozent normaler Vorkriegsbaukosten liegen, beeinflußt werden darf.
Dieser Planpreis kann also nur so hoch sein, daß er bei dem augenblicklich anormalen Frachtenindex noch eine Wirtschaftlichkeit der Reederei garantiert; ~~sondern~~ es dürfte höchstens der Index von 1948/49, d.h. vor der amerikanischen Korea-Aggression, zugrunde gelegt werden, während der Index auf mehr als 200% von 1948 angestiegen ist.
Bei einer Entspannung der weltpolitischen Lage würde unweigerlich das anormale Frachtengebäude zusammenbrechen und auch die Baupreise, soweit sie konjunkturell bedingt sind, einen schärferen Rückgang zeigen. Diese Situation muß bereits heute bei X Bildung der Planpreise, die ja auf lange Zeit gültig bleiben sollen, Berücksichtigung finden.

Methodisch gibt es für die Bildung der Planpreise mehrere Möglichkeiten. Sie könnten sowohl je BRT wie je tdw festgesetzt werden, wobei der [illegible]

Passagierraum sein. Wirtschaftlich am richtigsten wäre als Basis ein Mittelwert von der Dimension t/cbm, der sowohl die Getreide- wie die Ballenräume, d.h. eine sowohl Schwergut- wie Stückgutladefähigkeit berücksichtigte und evtl. noch mit einem Geschwindigkeitsindex zu wägen wäre. Nachteilig wäre bei diesem Verfahren, daß die Festlegung von Flaupreisen für die einzelnen Typen nur von einem Sachverständigen auf Grund der jeweiligen Daten vorgenommen werden könnte. Als Richtpreise müßten jedoch auch hier die BRT- bzw. tdw-Preise dienen.

Geht man von einem Flaupreis je tdw aus, so scheinen für die einzelnen Typen folgende Flaupreise, die zugleich als Überschußpreise in Betracht kommen, sowohl vom wirtschaftspolitischen Standpunkt wie im Interesse einer Eigenwirtschaftlichkeit der Reederei angemessen:

Typ	BRT	tdw	DM/tdw	DM/BRT	TDM
Klasse 2	[illegible]	[illegible]	800	1400	280
" 1	[illegible]	[illegible]-600	800	1260 - 1370	440 - 470
I	[illegible]	[illegible]-1450	800	950 - 1050	1040 -1160
IIa	[illegible]	[illegible]	600	1060	2680
III	[illegible]	4000	550	750	3300
IV	[illegible]	[illegible]	500	750	4775

[illegible] einem Flaupreis für BRT zugrunde, was den Vorteil der Vergleichbarkeit auch für kombinierte Fracht-Passagier-[illegible] hätte, dürften folgende Preise [illegible] angemessen werden:

Typ	BRT	tdw	DM/BRT	DM/tdw	TDM
Klasse 2	[illegible]	[illegible]	1300	740	260
" 1	[illegible]	[illegible]-600	1300	760 - 850	455
I	[illegible]	[illegible]-1450	1100	830 - 950	1210
IIa	[illegible]	[illegible]	1000	560	2700
III	[illegible]	[illegible]	700	670	4050
IV	[illegible]	[illegible]	600	550	5200

In jedem Falle liegen die vorgeschlagenen Flaupreise ungefähr [illegible] der Jahre 1925/1930.

Forschungsanst[illegible]
Schiffahrt, Binnen- und Seehafen
[illegible]-Baumschulenweg, Heidelbergerstr. 5
Abt. Verkehrsforschung

Berlin, den 2.11.51

V e r t r a g

Zwischen Generaldirektion Schiffahrt, Berlin,
Klara Zetkinstraße, als Auftraggeber

u n d

Matthias Thesen-Werft, Lister Ein Hauswerft.

Zwischen
nachstehend kurz mit "Auftraggeber" bezeichnet und
nachstehend kurz mit "Bauwerft" bezeichnet
wird folgender

V e r t r a g

abgeschlossen:

§ 1

Gegenstand des Vertrages

Gemäß des Gesetzes zur Fünfjahrplan und der dazu ergangenen Erläuterungen und Anweisungen verpflichtet sich die Bauwerft zum Bau und der Auftraggeber zur Übernahme von

2 Stck. Frachtmotorgüterschiffen von [illegible] m Dieselmotorenantrieb

§ 2

Schiffstyp und Klasse

Schiffstyp:	Frachtmotorgüterschiff
Aufbautenart:	Volldecker mit Freibord, [illegible]
Klasse:	Höchste Klasse der [illegible] fahrt.

§ 3

Hauptdaten der Schiffe

Länge zwischen den Loten	61.[illegible] m
Breite auf Spanten	1[illegible].6[illegible] m
Seitenhöhe bis Oberdeck	3.6[illegible] m
Tragfähigkeit	

Der konstruktiven Entwicklung dieser Schiffe wird im Prinzip das der [illegible] am 2.11.51 als Y- vorgelegte, von der Fachgruppe Binnenschiffbau in der Fachkommission Schiffbau ausgearbeitete Projekt nebst Baubeschreibung zugrunde gelegt. Die einzelnen Punkte der Stellungnahme der [illegible] zu diesem Projekt werden, soweit technisch vertretbar,

[illegible]

[illegible] vollständige, [illegible] für die [illegible] richtig [illegible] Visierung [illegible] Motor e nicht über [illegible] [illegible] von [illegible]

§ 5

Motorenanlage

Die Schiffe erhalten [illegible] Viertakt-Dieselmotor [illegible] Dauerleistung bei 450 U/min. Die Übersetzung [illegible] mit Zahnradgetriebe reduziert auf 1[illegible] U/min. [illegible] Drehzahl.

§ 6

Brennstoff- und Schmierölverbrauch

Der Brennstoffverbrauch darf auf [illegible] einschließlich des Bedarfs auf [illegible] Hilfsmaschinen 200 gr/[illegible]/h bei einem Heizwert von [illegible] kcal/kg nicht überschreiten. Der Schmierölverbrauch darf 5 gr/PS/h nicht überschreiten.

§ 7

Bauaufsicht

Die Schiffe werden nach den Klassifikationsvorschriften [illegible] unter Aufsicht der [illegible] gebaut. Außerdem wird Überwachung des Baues durch Beauftragte des Auftraggebers nach der technischen und [illegible] Seite erfolgen. Diesen wird zu jeder Zeit im Laufe der normalen Arbeitszeit der Bauwerft freier Zutritt zu allen Werkstätten und Räumen, in denen Bauteile für Schiffs- und Maschinenanlage gefertigt werden, gestattet sein. Bearbeitungen in Ausführung, Material und Konstruktion werden seitens der Bauwerft auf Grund schriftlicher Anzeige geprüft. In Berechtigungsfalle wird Behebung der festgestellten Mängel zu Lasten der Bauwerft erfolgen. [illegible] von festgestellten Materialfehlern durch Bemerkung (Kennzeichnen oder auf andere Weise) darf nur [illegible] freier Bestimmung des Auftraggebers und der [illegible]. Wesentlich ist fehlerhaftes Material gegen [illegible] Material auszutauschen.

Der Bauplatz des Auftraggebers werden auf [illegible] Arbeiter- und Aufenthaltsräume zur Verfügung stehen.

§ 10

[illegible]

[illegible] die [illegible] und [illegible] die Ausführung der Arbeiten [illegible] und [illegible] Einrichtungen sowie für die [illegible] die Bauwerft ohne Entgelt [illegible]

[redacted]1A

die nachweisbar durch schlechtes Material, fehlerhafte Arbeit und Konstruktionsfehler entstehen, von der Werft zu deren Lasten beseitigt.

Die Geltendmachung des weiteren Schadens bleibt dem Auftraggeber ausdrücklich vorbehalten.

Gewöhnliche Abnutzung und unsachgemäße Behandlung oder übermäßige Beanspruchung unterliegen nicht der Garantieleistungspflicht.

Für fertig bezogene Einbauteile und Hilfsmaschinen leistet die Werft nur in dem Umfang Garantie, für die ihr gegenüber von den Unterlieferanten Garantie geleistet wird. Die Werft hat bei ihrer Vertragsgestaltung mit den Unterlieferanten tunlichst auf eine 12-monatige Garantieleistungspflicht hinzuwirken.

Die Werft haftet auch im Rahmen der Garantiepflicht für eine werftseitig verschuldete Reparaturnotwendigkeit in fremdem Hafen bzw. Werften, wenn ein Aufschub der Reparatur nicht möglich oder den Leistenden nach Nicht zumutbar oder nicht zu verantworten war.
Es sollen jedoch auf fremden Werften keine Reparaturen nur insoweit durchgeführt werden, daß das Schiff einen Hafen erreichen kann. Die Landesfirma hat auf Verlangen einen Nachweis über die Notwendigkeit der Reparatur auf Ihrer zu fordern.

Wegen Nichtbildung der Zylinderdeckel auf allen Haupt- und Hilfsmotoren wird die Werft mit den Lieferanten der Motoren gesonderte Garantievereinbarungen treffen, auf Grund deren nachweisbare Schäden infolge Material- oder Konstruktionsfehler innerhalb der oben genannten Garantiefrist beseitigt werden.

Reklamationen sind während der Garantiezeit unverzüglich nach Entdeckung der Schäden der Werft anzuzeigen. Jede Reklamation muß genau beschrieben und gegebenenfalls durch Sachverständigengutachten oder andere geeignete Unterlagen belegt sein.

Die Verjährungsfrist für Ansprüche der Auftraggeber aus Garantieleistungsansprüchen beginnt mit dem Tag der Übergabe.

Die Mitwirkung bei Konstruktionsabänderungen und deren Genehmigung durch den Auftraggeber entbindet die Werft nicht von ihrer Garantieleistungspflicht. Sie trägt die volle Verantwortung für die ordnungsgemäße Konstruktion der Anlage.

§ 9

Änderungen

Der Auftraggeber verpflichtet sich, während des Baues nur nach eingehender Abstimmung mit der Bauwerft und nur im begrenzten Umfang für den bereits aufgelegte Schiff Änderungen anzuordnen, die den Stapellauf nicht verzögern dürfen und den Ablieferungstermin der Schiffe nicht wesentlich beeinflussen sollen. Für solche Änderungen übernimmt die Bauwerft nur soweit termingerechte Ausführung und Material [illegible]

[redacted]

[illegible] Kinderwert der Bau-Ajdsumme von [illegible] hinausgehen, muß zwischen Auftraggeber und Bauwerft vor Inangriffnahme der Änderung eine besondere Zahlungsvereinbarung getroffen werden.

§ 10

Ablieferungstermine

Die Bauwerft wird die Schiffe zu folgenden Terminen zur Auslieferung bringen:

1.	Schiff	II. Quartal	1953
2.	"	III. "	1953
3.	"	IV. "	1953
4.	"	I. "	1954

Über eintretende Verzögerungen ist der Auftraggeber durch die Bauwerft unverzüglich fernschriftlich oder fernmündlich zu unterrichten. Schriftlicher Bericht mit eingehender Begründung ist der Verzögerungsmeldung umgehend nachzureichen.
Bei Nichteinhaltung der vereinbarten Ablieferungstermine zahlt die Bauwerft dem Auftraggeber eine Vertragsstrafe in Höhe von 0,05 % je Tag der im Vertrag festgelegten Festpreissumme für das einzelne Objekt.

Weist die Bauwerft nach, daß ihr die Fertigstellung und Übergabe infolge höherer Gewalt nicht möglich war, so entfällt die Vertragsstrafe für einen der Dauer der höheren Gewalt entsprechenden Zeitraum.

Die nicht rechtzeitige Lieferung von fertigen Einbauteilen durch Unterlieferanten gilt nicht als höhere Gewalt. Die Bauwerft hat durch entsprechende Vertragsgestaltung gegenüber den Unterlieferanten für ihre wirtschaftliche Sicherung Sorge zu tragen.

§ 11

Abnahme und Nachweis der Garantiedaten

Vor der Abnahme hat durch die Bauwerft der Nachweis der Tragfähigkeit zu erfolgen. Die Abnahme des Schiffes durch den Auftraggeber erfolgt nach einer zufriedenstellenden Probefahrt auf der Ostsee, außerhalb der Dreimeilenzone.

Während der Probefahrt muß die Maschinenanlage 6 Stunden mit voller Kraft ohne jede Beanstandung ausgefahren werden.

Nach Beendigung der Abnahmeverhandlungen und Übergabe des Schiffes [illegible] der Probefahrt [illegible] noch in den Tanks befindliche Treib- und Schmierstoffmengen werden vom Auftraggeber zu den Selbstkosten der Bauwerft übernommen.

[illegible] Geschwindigkeit erfolgt während der Probefahrt an einer geeigneten Meßstrecke.

Der Nachweis des Brennstoff- und Schmierölverbrauchs erfolgt auf einer der ersten Reisen innerhalb der Garantiezeit [illegible]

[redacted]

geeignetem Tage. Für etwaige Reisen zur Sachverständigenprüfung
Bauwerft zugelassen sein. Die Kosten für den Vertreter der
Bauwerft trägt die Bauwerft selbst.

§ 12

Pläne und Dokumente

Die erforderlichen Pläne und Schiffsdokumente [illegible]
Auftraggeber nach Möglichkeit bei der Abnahme auszuhändigen.
Bei der Abnahme müssen die letzten folgende Dokumente
übergeben werden:

1. der Schiffsmessbrief,
2. die Klassifikationsbücher für [illegible],
   Maschinen und Einrichtungen,
3. 2 Sätze vollständiger Ablieferungszeichnungen mit einer Baubeschreibung,
4. für sämtliche [illegible] die Betriebsanleitungsvorschriften.

Die Kosten der Klassifikation, [illegible] und Zertifikaterteilung sowie [illegible] Konstruktionen werden von der Bauwerft getragen.

§ 13

Baupreis

Die Preise für die mit Inventar und [illegible] ausgerüsteten, betriebsklaren Schiffe werden in [illegible] zwischen den Vertretern des Auftraggebers und der Bauwerft einerseits und den Vertretern der Finanzen andererseits endgültig festgelegt.
Angestrebt wird von Auftraggeber und der Bauwerft ein Abschluß zu Planpreisen, die bei etwa 2[illegible] normaler Vorkriegspreise liegen sollen. In dem Planpreis sind sämtliche Ausrüstungsgegenstände des Schiffes einschließlich der FT-Anlage enthalten. Spezialausrüstungen werden von dem Auftraggeber beschafft. Der Einbau der Spezialausrüstungen wird von der Bauwerft des Auftraggeber gesondert in Rechnung gestellt.

§ 14

Preisminderungen

Bei einer Unterschreitung der Tragfähigkeit bis zu 1 [illegible] erfolgt keine Preisminderung. Bei Unterschreitung der Tragfähigkeit um mehr als 1% erfolgt für jeweils 1% eine Preisminderung um jeweils 2% des Planpreises.
Bei Unterschreitung der Tragfähigkeit um mehr als 1[illegible]% ist der Auftraggeber berechtigt, die Abnahme des Schiffes abzulehnen.
Bei einer Überschreitung des garantierten Brennstoffverbrauches um jeweils 1% erfolgt eine Preisminderung um jeweils 0,25%. Bei einer Überschreitung des Brennstoffverbrauches um mehr als 15% ist der Auftraggeber berechtigt, einen entsprechenden Umbau der Hauptmaschinen zu verlangen.
Für den Schmierölverbrauch gilt, daß bei Überschreitung des garantierten Wertes für jedes volle 0,1 gr. Schmieröl [illegible]

§ 15

Zahlungsbedingungen

Die Zahlung des Baupreises erfolgt in monatlichen Raten entsprechend des nachgewiesenen Grades des Fertigungsstandes innerhalb von 14 Tagen nach Vorlage des durch die Bauaufsicht und die [illegible] gegengezeichneten monatlichen Fertigungsberichtes mit der Aufgabe, daß die letzte Rate erst nach erfolgter ordnungsgemäßer Übergabe gezahlt wird.

§ 16

Versicherung

Die Bauwerft wird bis zur Abnahme des Schiffes die Kosten der Versicherung gegen Feuer-, Stapellauf-, Dock- und Havariegefahr sowie gegen Seegefahr bei der Probefahrt in Höhe des jeweiligen Standes des Schiffes tragen unter Zugrundelegung der Versicherungsbestimmungen für die volkseigene Wirtschaft.
Auf Verlangen wird den Baustadien entsprechend der Auftraggeber seitens der Bauwerft vom jeweiligen Umfang der Versicherung unterrichtet werden.

§ 17

Zusätzliche Vereinbarungen

Zusätzliche Vereinbarungen, auch jede Nebenabrede bedürfen zu ihrer Gültigkeit der gegenseitigen schriftlichen Bestätigung.

§ 18

Streitfälle

Bei Streitigkeiten aus oder über diesen Vertrag sind bis zur Errichtung von Schiedsstellen für die volkseigene Wirtschaft die beiderseits übergeordneten Instanzen zur Entscheidung anzurufen. Nach Errichtung der Schiedsstellen für die volkseigene Wirtschaft ist die am Sitz des Auftraggebers befindliche Schiedsstelle für die Entscheidungen der Streitfälle zuständig.

Fertigungs-

SECRET

U.S. OFFICIALS ONLY

[illegible]

zu "Vertragsgrundlage mit [illegible]
des Fünfjahrplanes zu [illegible]
Typ [illegible]
der [illegible]-Seeschiffe [illegible]

1. Die [illegible]

Eine Überprüfung der [illegible] ten kann hinsichtlich der [illegible] zweckmäßig nur von einem [illegible] Es wird deshalb hier [illegible] solchen zwangsläufig [illegible] nommen.

Der Wirtschaftler [illegible] der Selbstkostenermittlung [illegible] zugeschnitten ist, [illegible] scheint – wie bei den [illegible] Werften – getragen von dem [illegible] "Loslösung" herauszurechnen, aber [illegible] den fortschrittlichen [illegible] wo immer dies möglich ist. [illegible] der Werften hinsichtlich ihrer [illegible] druck wie eine auf das [illegible] Selbstkostenrechnung eines [illegible] wirtschaft.

Formal fällt zunächst die [illegible] schließliche [illegible] für [illegible] Während diese bei Typ I gesondert [illegible] ist bei Typ II nicht ersichtlich, [illegible] kosten oder in dem "Materialwand [illegible] siehe Kostenzusammenstellung, [illegible] Falls letztere Vermutung zutrifft, [illegible] der unterschiedliche Stundensatz [illegible] auf die verschiedene Behandlung der [illegible] zurückzuführen sein. Andernfalls [illegible] die verschiedenen Stundensätze erklären.

Das Kalkulationsschema entspricht somit – von [illegible] lichkeit abgesehen – formal wohl den Vorschriften [illegible] Rechnungswesens der VVW, auch hinsichtlich der [illegible] schläge, wenngleich hier noch einiges zu klären ist.

Die Gemeinkostenzuschläge von 200 bzw. [illegible] aus den Erfahrungen im Reparaturbau [illegible] bei einem kontinuierlichen [illegible] niedriger liegen.

An einem Beispiel soll die [illegible] Kalkulation gezeigt werden:

U.S. OFFICIALS ONLY

[illegible]

[redacted]

[redacted]

ausgeworfen; darauf werden [illegible] = 7 5[illegible] .
Dazu kommen werftseitige Konstruktionsk[illegible] mit [illegible] .60,
sodaß allein die Konstruktion zusätzlich [illegible] Umsatzsteuer
nahezu 370 TDM kostet (358 430,60 + 11 [illegible]) - das sind
rund 80% normaler Verkriegsbaukosten für das [illegible] Schiff!
Dies wäre ein Anhaltspunkt für die [illegible] gesamten Kalkulation auch unter preispolitischem Gesichtspunkt
durch das Finanz-Ministerium. Wenn tatsächlich Konstruktionskosten in dieser Höhe anfallen sollten (was hinsichtlich
der Berechtigung dieser Kosten zu prüfen wäre), so dürften
diese doch niemals in der Gesamthöhe des ersten Schiffs der
Serie zugelastet werden. Das angewandte Prinzip auf die
Spitze getrieben hieße, daß auch Studium und Ausbildung
der Konstrukteure von dem ersten Schiff (und dem Auftraggeber) zu tragen wären.

Bei der Probekalkulation für Typ IV fand in der Kostenzusammenstellung vorallem die Position "Mehraufwand an Stunden,
die normaler-weise bei dem Bau eines ersten Schiffes auftreten," auf.

Erstens kann hier von "normalerweise" nicht [illegible] sein,
da Serienfertigung im Schiffbau nicht als normal anzusprechen
ist, es sich vielmehr in der Regel immer um Einzelfertigung
handelt, und hier kein "normaler" Mehraufwand entstehen kann.
Der "normale" Mehraufwand junger, aufbauender Werften kann
aber wieder nicht einem einzelnen Schiff zugerechnet werden.

Die Höhe dieses "normalen" Mehraufwandes ist überdies fantastisch,
denn 1 059 000 Stunden à 1.60 Stundensatz + 200% Gemeinkosten + 6% Gewinnzuschlag ergeben DM 5 307 840 (1 688 000,-
x 3 + 303 840), das etwa den normalen Vorkriegsbaukosten
von 2 Frachtern zu je 7 5[illegible] entspricht (2 [illegible] - 7[illegible])!

Weiter wäre zu prüfen, ob die Kosten auch bei den Preisen der
VEB-Hochseeschiffahrt 1" des Schiffspreises beanstandet
kann, wo dieser ja etwa dem 1[illegible]-fachen der Vorkriegspreise
entspricht (während die Kalkulation für Typ I nur [illegible]
oder knapp 0,4% für die Klassifikation [illegible]).

Ferner ist in der Kalkulation [illegible] offenbar [illegible]
vergessen worden, was der Geschäftstüchtigkeit der VEB
überrascht; Diese würde bei 3,09% noch einmal [illegible] 770 [illegible]
ausmachen.

Folgende Aufstellung vergleicht den Kostenüberschlag der
VEB-Hochseeschiffbau vom 15.10.50 mit der Probekalkulation
vom 29.10.51:

	1950		1951		Der Unterschied entsteht.
	1.Schiff	00.Schiff			1 51/50 (1500.-, [illegible])
					+ rd.4[illegible] normal. Vorkriegspreise
I Material	833 600	464 400	1435 [illegible]	[illegible]	
Löhne + [illegible]	2611 500	8[illegible] 500	3116 [illegible]	[illegible]	
Ges.Kost.	3738 000	1448 400	5127 [illegible]	[illegible]	1 [illegible] (4[illegible])
IV Mat.	4630 900	2509 900	8123 [illegible]	[illegible]	
Löhne+Sk.	13989 000	4663 000	15273 [illegible]	[illegible]	
Ges.Kost.	20202 600	7869 400	25587 [illegible]	[illegible]	9 750 [illegible] (2 [illegible])

-3-

[redacted]

.. Zu Verhandlungsfrage

Zu § 1: Hier [illegible]

Es werde bereits darauf [illegible]
Typ I m.E. sowohl sind. [illegible]
frachter der Ostsee das [illegible]
Ladefähigkeit an Bestimmung [illegible]
sind angebracht. Zur Ermittlung [illegible]
die bekannten Daten sicht, sie [illegible]
liegen, wie die für die Linienfahrt [illegible]
Geräumige. Mit seiner [illegible]
ist Typ I umbrauchbar als [illegible]
nicht wirtschaftlich als Ersatzschiff [illegible]

Gewichtlich hinsichtlich der Schwerpunktlichkeit [illegible]
universalen Verwendbarkeit ist [illegible]
dem Typ I überlegen. Außerdem kann [illegible]
in der Linienfahrt eingesetzt werden und [illegible]
sogar einen höheren Ausnutzungsgrad [illegible]
Unter diesem Gesichtspunkt [illegible]
Typ I gebaut werden.

Andererseits sind 2 Großschiffe zu wenig [illegible]
die Einrichtung eines beschränkten Linienfahrtes nach
Stationen.

Selbst bei einem Auftragsvolumen [illegible] von nur
[illegible],5 Mill. Tonnen in der Empfangsrichtung [illegible]
zur eigenen Abwicklung dieser [illegible]
von Typ IV. Wenn schon im Verlauf der [illegible] Aufstiegs-
planes keine größeren [illegible] Tonnen
müssen mindestens 3 [illegible] Einheiten des [illegible]
gelegt werden.

Zu § 8,2: Die Formulierung über [illegible]
der Zylinderdeckel und [illegible]
läuft die Garantie 7 Jahre [illegible]
Es steht es mit der [illegible]
Die Frage der Schadensersatzpflicht [illegible]
Verfügungsgewalt nach Übergabe [illegible]
geregelt werden.

Zu § 8,3: Eine vorläufig veranschlagte [illegible]
Ausfahrt auf Fahrt auf [illegible] in [illegible]
von der Werft vertreten werden. [illegible]
Schadensersatzansprüchen- die [illegible]
Reparaturkosten zu erstatten, wenn ein [illegible]
nicht mag ich oder den Umständen nach nicht [illegible]
nicht zu verantworten war.

Zu § 8,4: Die Formulierung ist überhaupt [illegible]
Frist von 6 Monaten ist für Typ IV zu [illegible]
in der 2. Chinafahrt auftretender [illegible]
Mängel, die vielleicht gerade [illegible]
Übernahme beendet sein wird, behoben werden [illegible]
Die Garantie müßte hier auch mindestens [illegible]
ausgedehnt werden.

Zu § 9,1: Der Absatz scheint nicht akzeptabel. [illegible]
[illegible] Basis in seinem [illegible]
[illegible]

Zu § 10: Hier wäre eine Konventionalstrafe bei nicht durch höhere Gewalt verursachtem Verzug der Bauwerften angebracht.

Zu § 13: Eine Kritik der aufgegebenen Baupreise wurde bereits mit obiger Tabelle und einigen früheren Aktenvermerken vorweggenommen, sodaß hier nur noch einige Ergänzungen zu machen sind. Von der VVB-Hochseeschiffbau müßte zunächst eine Erläuterung dazu verlangt werden, was sie unter "Abschluß von Festpreisen für jedes einzelne Objekt" versteht. Sollen dies die effektiven Selbstkosten für jedes einzelne Schiff oder ein Festpreis für jeden Typ sein?

Eine Analyse der Regression der Baukosten führt zu einem vermutlichen Endpreis von 3,5 Mill. für das 1 100 BRT Schiff (gewonnen auf dem Wege der Extrapolation).

Die Preise je BRT bzw. tdw für die einzelnen Schiffe nach dem Vorschlag sind aus folgender Tabelle ersichtlich, desgleichen die Kostendegression. Der Endpreis von voraussichtlich 3,5 Mill. DM beträgt fast den 10-fachen Vorkriegspreis und liegt bei rd. 250% der z.Zt. gültigen westdeutschen Inflations- und Rüstungskonjunkturpreisen.

Analog das gleiche gilt zum Preisangebot für Typ IV.

Zu § 14.1: Der Wert des Schiffes ist im wesentlichen eine Funktion der Tragfähigkeit und der spezifischen Betriebskosten. Nach dem Vorschlag der VVB-Hochseeschiffbau soll [illegible] Typ I bei einer Unterschreitung der Tragfähigkeit um 100 Tonnen keine Preisminderung erfolgen, obwohl 100 Tonnen mindere Tragfähigkeit 7,7% der Soll-Tragfähigkeit entsprechen und in Anbetracht gleicher Betriebskosten eine Wertminderung des Schiffes um etwa das Doppelte, d.h. rd. 15% festzustellen ist. Wie kurios der Vorschlag der VVB ist, geht aus folgender Überlegung hervor:

Bei 1 200 tdw beträgt der Preis von Typ I								100 %
bei 1 150	"	"	"	"	"	"	"	99,5
bei 1 000	"	"	"	"	"	"	"	94,25
bei 500	"	"	"	"	"	"	"	89,75
bei [illegible]	"	"	"	"	"	"	"	82,25

Nicht so kraß ist das Mindestverhältnis zur Minderleistung und Preisminderung für Typ IV, aber grade der bei an und für sich schon schlechten Ladefähigkeit des Typs I wurde hier eine Unterschreitung der Tragfähigkeit besonders schwerwiegen.

Es wird deshalb folgende Regelung vorgeschlagen:

Bei Unterschreitung der Tragfähigkeit um 1% ergibt sich eine Preisminderung um 2%. Man kann von dem Auftraggeber nicht erwarten, daß er Minderleistungen der Bauwerft, die volkswirtschaftlich (politökonomisch) Nichtkosten sind, im Preis vergütet.

Zu § 14.2: Ähnlich, wenn auch nicht ganz so kraß, liegt der Vorschlag der VVB-Hochseeschiffbau hinsichtlich der Preisminderung bei Unterschreitung der Probefahrtgeschwindigkeit. Der Wert des Schiffes ist über die Beförderungsleistungskapazität und die Betriebskosten [illegible]

der Wettbewerbsfähigkeit ganz außer Acht läßt, im Kleinen [illegible] proportional der Minderung der Geschwindigkeit. In Grenzen über 1/2 Knoten dürfte die Wertminderung quadratisch einzusetzen sein.
Es müßten also folgende Preisminderungen gefordert werden (Berechnung für Typ IV):

für 1/4 Knot. Mindergeschwindigkeit = 1/64 von 10 Knot. = 1,56
für 1/2 " " = 1/32 " 10 " = 3,13
für 3/4 " " = 3/64 " 10 " = 4.69 - 5.86
für 1 " " = 1/16 " 10 " = 6,25 - 12.5%

Zu 3 13.3) Wenn man davon ausgeht, daß in der Chinafahrt die Treibstoffkosten etwa 25% der Betriebskosten erreichen, so müßte eine Überschreitung des zugesicherten Brennstoffverbrauches

um 1% eine Preisminderung von 0,25%
um 5% " " von 1,25
um 10% " " von 2.50
um 15% " " von 3.75% zur Folge haben.

Hingegen kommt der VTB-Vorschlag bei 15% Mehrverbrauch nur auf eine Preisminderung von 0,[illegible] !

Wenn wir nicht auf diesen scharfen Nachlassen, wie sie hier von mir berechnet wurden, die im übrigen keineswegs den Charakter einer Konventionalstrafe haben, sondern nur die effektive Wertminderung des Schiffes für die Reederei in Ansatz bringen, nicht bestehen, ergibt sich die Gefahr, daß wir ein minderwertiges Schiff mit etwa folgenden Daten erhalten:

Bezeichnung:	zugesagt	Ablieferung	Minder-leistung	Tatsächl. Verminderung	Preisminder. nach Vertr.
dw	9 550	9 450	1%	~ 2%	-
n	16	15,1	5,6%	~ 8%	3%
Brennstoff	[illegible] gr/PSh/h	[illegible] gr/PSh/h	10%	~2,5 %	0,85%
				~12.5%	3,25%

Dieser Vergleich ist natürlich recht grob, er zeigt aber deutlich, daß die Werft allein von ihr zu vertretenden Minderleistungen gegenüber den vertraglich zugesagten Daten auf den Auftraggeber abwälzen will und daß ihre Zusicherung von Preisminderungen nur eine Seite dieses bedeutet, daß sie die von ihr allein zu vertretende Minderwertigkeit nur zu einem geringen Teil zu tragen bereit ist.

No.	Price in [illegible]	Discussion	[illegible]/[illegible]	[illegible]/[illegible]
1	5 [illegible] 900	-	4 670	3 [illegible]
2	4 [illegible] 900	[illegible]	4 320	3 670
3	4 [illegible] 100	[illegible]	4 060	3 [illegible]
4	4 [illegible] 700	[illegible]	3 830	3 [illegible]
5	4 [illegible] 900	[illegible]	3 660	3 100